

Technická správa

1. Identifikačné údaje stavebného objektu

Názov : **REKONŠTRUKCIA MIESTNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V OBCI CHMEĽOVEC**
Objekt : **SO-01.1 CHODNÍK – VETVA „A“**
Stupeň : Dokumentácia pre stavebné povolenie DSP
Druh stavby : rekonštrukcia
Investor : Obec Chmeľovec
Zhotoviteľ : L+H KOM s.r.o. , Vihorlatská č.17, 080 01 Prešov
Dátum : jún 2015

2. Všeobecná časť

2.1. Dôvod výstavby

V katastrálnom území obce Chmeľovec z dôvodu nedostatočného komunikatívneho prepojenia pre peších a zvýšenia bezpečnosti peších pozdĺž jestvujúcej cestnej komunikácie je potrebné pozdĺž tejto cesty vybudovať chodník pre peších po jednej strane spomínanej cestnej komunikácie.

Jedná sa o chodník pre peších pozdĺž jestvujúcej cestnej komunikácie, ktorý bude zo zámkovej dlažby celkovej dĺžky 50,35m, šírky 1,50m.

Tento chodník sa vybuduje v mieste jestvujúcej odvodňovacej priekopy, ktorá sa zasype a na dno ktorej sa uložia najprv kanalizačné rúry DN 600mm celkovej dĺžky 19,00m.

2.2. Podklady

Podkladom pre spracovanie dokumentácie pre stavebné povolenie boli nasledovné dokumenty:

- výškopisné a polohopisné zameranie daného územia
- digitálne spracovaná situácia v M:1:500

3. Funkčné a technické riešenie

3.1 Smerové vedenie

Smerové vedenie navrhovaného chodníka pre peších je plne viazané na smerové vedenie jestvujúcej cestnej komunikácie, pozdĺž ktorej sa spomínaný chodník pre peších navrhuje.

Tento chodník sa vybuduje v mieste jestvujúcej odvodňovacej priekopy, ktorá sa zasype a na dno ktorej sa uložia najprv kanalizačné plastové rúry DN 600mm dĺžky 19,00m.

Navrhovaný chodník pre peších bude zo zámkovej dlažby celkovej dĺžky 50,35m a šírky 1,50m.

Jeho konštrukcia bude po obvode lemovaná z jednej strany obrubníkmi ABO 4-8, uloženými do betónového lôžka a zo strany cestnej komunikácie obrubníkmi ABO 2-15, uloženými do betónového lôžka. Tento chodník bude vyvýšený oproti vozovke jestvujúcej cestnej komunikácie o výšku spomínaných obrubníkov ABO 2-15, o výšku 15 cm.

V mieste vjazdov na súkromné pozemky bude chodník zapustený oproti nivelete cestnej komunikácie na výšku 20mm.

V mieste jestvujúcej priekopy pozdĺž spomínanej jestvujúcej cestnej komunikácie sa riešený chodník vybuduje presypaním tejto priekopy, na dno ktorej sa najprv uložia kanalizačné plastové rúry DN 600mm celkovej dĺžky 19,00m. Odvodňovacia priekopa sa najprv vyčistí a pod spomínané rúry sa najprv zriadi štrkopieskové lôžko hrúbky 150mm.

Z dôvodu zachytenie povrchovej vody z chodníka a vozovky príľahlej cestnej komunikácie sa v mieste betónových obrubníkov ABO 2-15 osadia každých 25m - 2 odtokové mriežky 150 x 200mm, na ktoré sa napoja kanalizačné plastové rúry DN 200mm premenlivej dĺžky – cca 1,30m. . Tieto rúry sa napoja na kanalizačné rúry DN 600mm.

3.2 Výškové vedenie

Výškové vedenie chodníka pre peších je v plnom rozsahu viazane na výškové vedenie jestvujúcej cestnej komunikácie, oproti ktorej je chodník vyvýšený o výšku betónových obrubníkov ABO 2-15, o výšku 15 cm.

Jednotlivé pozdĺžne sklony chodníka sú zrejmé z výkresu pozdĺžneho profilu, priečne sklony chodníka sú 2% smerom k cestnej komunikácii.

3.3 Šírkové usporiadanie

Navrhovaný chodník pre peších je jednotnej šírky 1,50m.

3.4 Konštrukcia chodníkov

Pre chodník pre peších sa navrhuje nasledovná konštrukcia :

Zámková dlažba	60mm
Pieskové lôžko.....	40mm
Štrkopiesok fr.4-8mm	200mm
Spolu :	300 mm

V mieste vjazdov na súkromné pozemky sa navrhuje nasledovná konštrukcia chodníka :

Zámková dlažba	80mm
Pieskové lôžko.....	40mm
Betón prostý C 16/20 preložený 2 x KARI sieťou 100/100/4	100mm
Štrkopiesok fr.4-8mm	200mm
Spolu :	420mm

Konštrukcia chodníka bude po obvode lemovaná z jednej strany obrubníkmi ABO 4-8, uloženými do betónového lôžka a zo strany cestnej komunikácie obrubníkmi ABO 2-15, uloženými do betónového lôžka.

3.5 Odvodnenie

Odvodnenie povrchu chodníka je riešené jeho pozdĺžnym a 2%-ným priečnym sklonom smerom k vozovke cestnej komunikácie a následne k odtokovým mriežkám 150 x 200mm, ktoré sa osadia v mieste betónových obrubníkov ABO 2-15.

Odtiaľ sa povrchová voda z chodníka a vozovky cestnej komunikácie odvedie kanalizačnými rúrami DN 200mm, ktoré sa zaústia do kanalizačných rúr DN 600mm.

3.6 Dopravné značenie

Z dôvodu umožnenia prechodu pre peších z chodníka / vetva „A“ / na jednej strane pozdĺž jestvujúcej cestnej komunikácie ba chodník / vetva „B“ / na druhej strane pozdĺž spomínanej cestnej komunikácie sa cez predmetnú cestnú komunikáciu navrhuje prechod pre chodcov / na celú jej šírku / – vodorovné dopravné značenie „V6a“, šírky 3,00m.. Pre označenie prechodu pre chodcov sa navrhuje aj zvislé dopravné značenie „IP 6“, osadené vo vzdialenosti 10,00m pred a za prechodom pre chodcov.

4. Napojenie na komunikácie, pozemky, väzby na inžinierske siete

Navrhovaný chodník pre peších je priamo napojený na jestvujúcu cestnú komunikáciu III/545002 betónovými obrubníkmi ABO 2-15, uloženými do betónového lôžka.

Okolo obrubníkov sa pred ich osadením pozdĺž nich odreže asfaltobetónový kryt spomínanej cestnej komunikácie na šírku cca 10-20cm. Takto vzniknutá škára medzi odrezaným asfaltom cestnej komunikácie a osadenými betónovými obrubníkmi ABO 2-15 do betónového lôžka sa vyplní asfaltobetónovou zálievkou.

5. Realizácia stavebného objektu

Je nutné pri realizácii tohto objektu použiť také technologické postupy, ktoré neporušia jestvujúce aj novozrealizované inžinierske siete . V ochrannom pásme vzdušného VN vedenia je pri vykonávaní stavebných prác bezpodmienečne nutné dodržiavať ochranné pásmo tohto vedenia a podmienky pre výkon stavebných prác v OP.

Pred začatím výkopových stavebných prác je potrebné vytýčiť všetky inžinierske siete a to za prítomnosti správcov týchto sietí, aby pri vykonávaní stavebných prác nedošlo ku vzájomnej kolízii s nimi !!!

6. Bezpečnosť pri práci

Pri práci je potrebné dodržiavať najmä predpisy o práci v blízkosti a pod elektrickými vedeniami, predpisy o vykonávaní stavebných prác v ochranných pásmach podzemných inžinierskych sietí a predpisy o manipulácii so stavebnými strojmi.

7. Starostlivosť o životné prostredie

Pri výstavbe sa neuvažuje so zriadením manipulačného pásu súbežne s cestným telesom. Preto je potrebné pre potreby stavby využívať len pozemok trvalého záberu. Od dodávateľa stavby sa všeobecne vyžaduje, aby minimalizoval negatívne účinky stavebnej činnosti na okolie stavby.